

<sup>42</sup> Урал в панораме XX века. С. 169.

<sup>43</sup> Бакунин А. В., Беделъ А. Э. Уральский промышленный комплекс. Екатеринбург, 1994. С. 38.

<sup>44</sup> Урал: век двадцатый. Люди. События. Жизнь. Екатеринбург, 2000. С. 73, 91, 105.

*П. М. Головатина*

### **Отечественная историография ленд-лиза: современный этап**

В 1990-е гг. в отечественной историографии ленд-лиза происходят существенные изменения. Стремление освободиться от идеологических стереотипов советского периода, характерное для отечественной исторической науки в целом, несомненно, затронуло и вопрос отношений между союзниками в годы Второй мировой войны и, в частности, тему ленд-лиза. Если в советской историографии освещение ленд-лиза представляло собой, главным образом, одностороннюю дискуссию с Западом, то для современной российской историографии характерна полемика с утверждениями советского периода. Появляются даже крайние точки зрения, что наша страна не смогла бы победить гитлеровскую Германию без экономической помощи союзников<sup>1</sup>.

Открытие архивов и спецхранов, публикации работ зарубежных исследователей позволили пересмотреть положения о ленд-лизе, сделанные ранее. В результате о нем начинают говорить как об отдельном феномене, а не попутно при изложении истории Великой Отечественной войны или отношений между СССР, США и Великобританией, что было характерно для советского периода. Ленд-лиз становится предметом специального изучения. В новых изданиях, касающихся истории Великой Отечественной войны<sup>2</sup>, ему уделяется гораздо больше внимания. Резко увеличивается число работ, освещающих проблему ленд-лиза в виде журнальных статей, книг, а в последнее время – сообщений в Интернете. Появляются и работы историографического характера, посвященные именно этому вопросу<sup>3</sup>. Другой отличительной особенностью

историографии ленд-лиза является стремление современных российских исследователей объективно оценить его значение, разрабатывается методология объективной оценки. Кроме того, исследования охватывают все области этой темы. Приводится много новых сведений и фактов. Большое внимание уделяется анализу поставок отдельных видов вооружения, материалов, оборудования и их качеству. Разрабатываются слабо изученные или совершенно новые области и направления (в том числе значение услуг по ленд-лизу и социально-психологические аспекты).

В целом в современной российской историографии можно выделить два типа работ: это работы общего содержания, которые затрагивают большинство или многие разработанные ранее традиционные направления исследований<sup>4</sup>, и работы узкого тематического содержания, в которых проводится анализ отдельных областей изучения ленд-лиза<sup>5</sup>. Некоторые из этих работ представляют собой своего рода справочники с большим количеством цифр и фактов, другие – кропотливые научные исследования. Все их объединяет серьезная источниковая база, разносторонность и одновременно глубина анализа. Это позволяет составить более полную картину о значении ленд-лиза. В целом они конкретизируют отдельные моменты темы и выводы, сделанные в работах общего содержания.

В работах общего содержания особое место отводится политическим аспектам ленд-лиза. Здесь особенно ярко прослеживается стремление переоценить значение ленд-лиза, зачастую усваиваются западные историографические оценки. Сохраняется мнение, что помощь СССР по ленд-лизу соответствовала стратегическим интересам США и Великобритании<sup>6</sup>. Это отвечало принципам внутренней и внешней политики союзников. Поставки были нацелены на поддержание советско-германского фронта и удержание СССР от заключения сепаратного мира с Германией, они являлись также компенсацией второго фронта. И, как подчеркивают многие авторы, поставки оказались в тех условиях наиболее реальной возможностью помочь Советскому Союзу. Так, например, в своей статье, посвященной образованию антигитлеровской коалиции, Л. В. Поздеева отмечает, что, несмотря на настойчивые требования Советского Союза открыть второй фронт в Европе, у Великобритании не было реальных возможностей для этого<sup>7</sup>. Ей потребова-

лось бы переориентировать основные силы на территорию Европы и ослабить свои армии на Ближнем Востоке, а также ограничить решение задач, связанных с освобождением средиземноморских коммуникаций. Поэтому основные усилия она сосредоточила на оказании СССР экономической помощи, точно выполняя свои и даже часть американских обязательств по Первому протоколу.

Если в конце 1980-х – начале 1990-х гг. в отечественной историографии при обсуждении невыполнения плана поставок еще чувствовалось влияние сложившихся идеологических установок<sup>8</sup>, то современные российские исследователи объясняют недопоставки главным образом экономическими и военно-техническими причинами, подчеркивая, что союзники делали все возможное, чтобы решить возникавшие проблемы<sup>9</sup>. Невыполнение плана поставок стали связывать, с одной стороны, с военными неудачами союзников по защите колоний и их потерями при проведении конвоев по Северному маршруту; с другой стороны – с ограниченными транспортными возможностями Советского Союза в получении и перемещении грузов. Например, по словам А. Х. Паперно, на Дальнем Востоке во избежание провокации войны с Японией перевозки осуществляли преимущественно советские суда, общая грузоподъемность которых к 1942 г. составляла около 0,4 млн т. Именно такое количество грузов и было доставлено в Советский Союз через Тихий океан по Первому протоколу. Пропускная способность наших портов и железнодорожных магистралей просто не позволяла увеличить поток грузов<sup>10</sup>.

Некоторое влияние на ход выполнения поставок американской стороной, по мнению О. А. Ржешевского, оказывали и разногласия в отношениях между Советским Союзом и США<sup>11</sup>.

В целом авторы указывают на взаимную подозрительность и осторожное отношение союзников друг к другу, соглашаясь с тем, что союз был вынужденным. Это, несомненно, было препятствием в установлении по-настоящему партнерских отношений и выполнении программы ленд-лиза. И тем не менее президент Рузвельт, как отмечает Л. В. Поздеева<sup>12</sup>, несмотря на неодинаковую процедуру оказания помощи Советскому Союзу и Британии, добивался предоставления «безоговорочной» помощи и «особого статуса» именно России из стремления не чинить излишних пре-

пятствий стране, на которую легла основная тяжесть борьбы с вермахтом.

Рассматривая политические аспекты программы ленд-лиза, следует упомянуть статью Н. Бутениной<sup>13</sup>. В ней автор выделяет основные методологические условия объективной оценки ленд-лиза. Она считает, что прежде всего необходимо исходить из того, что ленд-лиз представляет собой межгосударственный договор. В основе любого договора лежат взаимовыгодные экономические, политические, военные интересы. Это делает понятными некоторые детали поведения союзников при осуществлении программы ленд-лиза. Например, законом был предусмотрен возможный отказ в снабжении материалами по причинам секретности (в первую очередь оборудования) и первоочередном удовлетворении нужд собственных вооруженных сил. На фоне этого пункта необоснованными выглядят претензии, что нам поставлялись устаревшие модели вооружения, что союзников интересовали их собственные интересы при выполнении программы. Договоры лизинга (аренды) всегда строились на принципах срочности, возвратности, платности. Словом «помощь», которое не предполагает возврата платежей, отношения между союзниками можно было определить лишь отчасти. Тем не менее в большинстве работ по ленд-лизу это понятие стало ключевым, что и привело к соответствующим искажениям в трактовке политических мотивов ленд-лиза. Н. Бутенина считает очень важным проследить, насколько условия договора ленд-лиза выполнялись. Следует добавить: ...насколько своевременно это происходило.

Помимо политических аспектов в современной российской историографии, как и в работах советского периода, большое внимание уделяется оценке относительной роли союзников в победе. Этот вопрос традиционно решается через оценку общей величины помощи, количества и качества вооружения, роли поставок в функционировании народного хозяйства. Формула, распространенная в советской историографии, – «слишком мало и слишком поздно» – признается верной только для этапа 1941–1942 гг., однако распространение ее на весь период войны считается необоснованным<sup>14</sup>.

При обсуждении общей величины поставок наряду с цифрой 4 % валового продукта народного хозяйства указываются величины, принятые за рубежом. В качестве приемлемой вслед за запад-

ными исследователями называют величину 7 % (с учетом потерь грузов при транспортировке)<sup>15</sup>. Оценка общей стоимости поставок, по недавним сведениям, определяется в 12,38 млрд долл.<sup>16</sup>

Расхождение в оценках общей величины поставок в работах отечественных и западных авторов связано, по мнению современных российских исследователей, либо с различным характером расчетов<sup>17</sup>, либо с завышением объемов производства отдельных видов вооружения и боевой техники в СССР<sup>18</sup>. По мнению Б. В. Соколова, принижение роли западных поставок могло быть либо политическим актом, направленным на утверждение мифа об «экономической победе социализма» над экономиками капиталистических стран, либо следствием сознательного завышения отчетности, как неизживаемого и широко распространенного порока социалистического планирования. Соответственно степени завышения числа выпущенной продукции Б. В. Соколов предлагает увеличить долю западных поставок этих видов вооружения. Однако в своем анализе он не учитывает огромные усилия русского народа по наращиванию производства в чрезвычайных обстоятельствах. Хотя уже в 1960–1970-е гг. многие зарубежные авторы признавали, что Советский Союз, несмотря на значительные людские и материальные потери, добился высоких темпов роста и эффективности производства. По словам английского историка Б. Смита, темпы роста военного производства СССР были вполне реальны и сравнимы с таковыми для Великобритании и Германии<sup>19</sup>.

И тем не менее, если какое-то завышение показателей производства все-таки имело место, то для его оценки, по всей видимости, требуется участие квалифицированных экономистов. К тому же, по мнению Н. Бутениной, для определения значимости поставок по ленд-лизу целесообразно учитывать и временную стоимость денег<sup>20</sup>. В соответствии с этим сумма 12,38 млрд долл. будет эквивалентна 107,1 млрд долл. в 2000 г.

В целом многие современные российские исследователи подчеркивают, что удельный вес поставок в общем объеме промышленного производства не может объективно характеризовать экономические отношения между союзниками в годы войны.

Анализируя отдельные виды поставок, авторы отмечают, что поставки охватывали практически все отрасли нашего хозяйства. Даже зоны Гулага получали снабжение по ленд-лизу<sup>21</sup>. Номенкла-

тура поставок была очень велика и разнообразна. Большинство современных российских исследователей ленд-лиза приходят к выводу, что без некоторых из них Красная Армия просто не могла обойтись. Так, по словам С. Харламова, без поставок союзников для советского железнодорожного транспорта его работе угрожал бы паралич<sup>22</sup>. Или, например, без поставок горючего советская авиация просто не смогла бы поддерживать соответствующий военному времени режим полетов<sup>23</sup>.

Говоря о большом значении поставок отдельных видов вооружения, современные российские исследователи тем не менее отмечают, что более значительную роль сыграли поставки промышленного оборудования, стратегических материалов, сырья и продовольствия. М. Н. Супрун в статье, посвященной вопросу продовольствия<sup>24</sup>, говорит о том, что к середине 1944 г. продовольственные поставки в советских заявках потеснили металлы и даже некоторые виды вооружения. Это было связано с острейшим продовольственным кризисом, разразившимся в 1943 г. В 1943–1945 гг. отечественное сельское хозяйство, абсолютно разоренное войной, было не в состоянии прокормить многомиллионную армию. М. И. Супрун показывает, что по калорийности (из расчета норм военного времени) этого продовольствия могло бы хватить на содержание 10-миллионной армии в течение более чем трех лет<sup>25</sup>.

Большинством исследователей признается, что ленд-лиз, несомненно, имел огромное значение для нашей экономики<sup>26</sup>. Поставки для народного хозяйства позволили советской экономике специализироваться на военном производстве, не боясь негативных последствий такой специализации и нарушений экономических взаимосвязей. Наблюдаемое в советской промышленности повышение производительности труда за счет совершенствования технологии и организации производства не могло осуществиться без высококачественного импортного оборудования, материалов и сырья. К тому же впоследствии многие из импортных станков и привезенных производственных линий и заводов успешно работали и в мирное время<sup>27</sup>. Наряду с этим существуют и крайние заявления, что без союзнических поставок Советский Союз вообще не смог бы выиграть Великую Отечественную войну<sup>28</sup>.

В современной российской историографии активно обсуждается вопрос о качестве поставок. Выводы, характерные для совет-

ской историографии ленд-лиза, о низком качестве поставляемой техники, во многом были обусловлены заявлениями Сталина. В современных работах происходит пересмотр этого традиционного положения. Отмечается, что существовал порядок приемки, который строго соблюдался в портах Мурманска, Архангельска, Владивостока и в других конечных пунктах доставки<sup>29</sup>. Ненадлежащим образом поставленная продукция (по комплектности, упаковке, другим параметрам) не должна была признаваться как качественная в соответствии с условиями договора. Вместе с тем не исключено, что заявления Сталина могли содержать определенную дипломатическую уловку с целью воздействия на союзников<sup>30</sup>.

Что же касается качественных характеристик поставляемой техники, то они, согласно соглашениям об аренде, должны были учитываться советской стороной при формировании заявки и при подписании протоколов. И соответственно техника, которая по каким-то параметрам не устраивала заказчика, не должна была включаться в протокол<sup>31</sup>. Б. В. Соколов высказал замечание, что иногда эффективность поставок снижалась из-за просчетов с нашей стороны<sup>32</sup>.

А. С. Орлов и В. П. Кожанов замечают, что много претензий к отдельным видам и моделям вооружения было связано с особыми требованиями, предъявляемыми спецификой войны на советско-германском фронте: преимущественно на суше, в условиях бездорожья и достаточно сурового климата<sup>33</sup>. Специфика боевых действий часто приводила к переориентации первоначального назначения самолетов. В связи с этим возникали определенные проблемы<sup>34</sup>. Особенности процедуры доставки и сборки вооружения также накладывали отпечаток на качество и своевременность поставок.

Это мнение разделяет В. Р. Котельников. Соглашаясь с тем тезисом, что большинство поставляемых нам союзниками моделей были устаревшими, он отмечает, что, во-первых, новых моделей в целом было не много, и они были, главным образом, на вооружении США, и, кроме того, это обстоятельство не умаляло их высоких боевых качеств. Принимая во внимание, что в Советском Союзе не было аналогов многих типов машин, которые использовались в США и Великобритании, следует сказать, что эти поставки существенно пополнили оскудевший авиапарк наших ВВС<sup>35</sup>. Хотя в целом общее количество боевых самолетов, постав-

ленных союзниками Советскому Союзу, было сопоставимо с числом импортных машин в английской авиации.

Анализируя качество поставляемой по ленд-лизу продукции, большинство авторов подчеркивают, что союзники открыто признавали справедливость возникающих замечаний и принимали немедленные меры по их устранению.

Подробно излагаются условия и особенности доставки грузов на разных маршрутах, особенно на тех, о которых раньше говорилось очень мало: Тихоокеанский и Аляска – Сибирь. При этом освещаются отдельные конкретные моменты. Здесь можно упомянуть следующих авторов: например, о тихоокеанском маршруте пишет А. Х. Паперно<sup>36</sup>; об авиатрассе Аляска – Сибирь – А. Ю. Котляров, В. Р. Котельников и В. Ярославцев<sup>37</sup>; о доставке через Иран – М. Ю. Френкель<sup>38</sup>.

Характерными для современной отечественной историографии являются работы А. Х. Паперно<sup>39</sup>. В них рассказывается о практически не изученном пути доставки грузов через Тихий океан, хотя по этому маршруту была перевезена почти половина всех грузов. На уровне одного региона автор не только рассматривает малоизвестные детали экономической помощи нашей стране, но, по сути дела, открывает новые направления исследований темы.

Другим новым направлением, которое активно начинает разрабатываться в современных исследованиях<sup>40</sup>, можно назвать социально-психологический аспект ленд-лиза. При этом описываются судьбы и эпизоды из жизни конкретных людей, участвующих в доставке, переработке и использовании поступающих товаров. Рассматриваются отношения между советскими и иностранными гражданами при осуществлении программы, в том числе отношение советского руководства и администрации к иностранным представителям.

В современной российской историографии все больше внимания уделяется услугам, предоставленным по программе ленд-лиза. В работах приводятся отдельные конкретные примеры. Отмечается, что результатом разностороннего обмена научной и технической информацией и сотрудничества между советскими и зарубежными специалистами явилось создание новых производств и предприятий, как в нашей стране, так и за рубежом.



Несмотря на всестороннее и расширенное изучение ленд-лиза в последнее время, исследования находятся еще на стадии получения и анализа информации. Во всей полноте программа ленд-лиза пока не оценена. Остается невыясненным ряд очень важных вопросов, решение которых позволит в значительной мере объективно определить масштабы и значение поставок. Требуется изучение влияния поставок на ход решающих военных операций в календарной связи с положением на фронтах, оценка возможных потерь материальных и людских ресурсов, которые возникли бы, если бы помощь союзниками оказана не была, рассмотрение альтернативных сценариев течения войны и развития нашей экономики. До сих пор нет общей картины участия поставок в функционировании советской промышленности в годы войны и оценки значения ленд-лиза для послевоенного развития страны.

Результатом накопления знаний по теме ленд-лиза должно стать их обобщение и оформление во всей полноте в виде монографий. По всей видимости, для этого потребуются участие коллектива авторов, возможно, совместно с зарубежными коллегами.

---

<sup>1</sup> См.: *Соколов Б. В.* Роль ленд-лиза в советских военных усилиях, 1941–1945 // *Правда о Великой Отечественной войне*. СПб., 1998. С. 184.

<sup>2</sup> См.: *Великая Отечественная война 1941–1945: Военно-исторические очерки*: В 4 кн. М., 1998–1999.

<sup>3</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР: дискуссия продолжается // *Вторая мировая война. Актуальные проблемы*. М., 1995; *Луговской С., Ремизова С.* Ленд-лиз: история и современность // *Загадки ленд-лиза*: Прил. к кн.: *Стетиниус Э.* Ленд-лиз – оружие победы. М., 2000.

<sup>4</sup> См.: *Мягиев А., Орлов Д.* Ленд-лиз, или Как мы союзникам шланг показали... // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.4x4.ru/Jurnal2\\_9.htm](http://www.4x4.ru/Jurnal2_9.htm), 1999; *Петров П. С.* Фактическая сторона помощи по ленд-лизу // *Воен.-ист. журн.* 1990. № 6; *Орлов А. С., Кожанов В. П.* Ленд-лиз: взгляд через полвека // *Новая и новейшая история*. 1994. № 3; *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://archive.expert.ru/oborud/01/04-01/data/lizing4.htm>; *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР: дискуссия продолжается; *Соколов Б.* Роль ленд-лиза в советских военных усилиях, 1941–1945.

<sup>5</sup> См.: *Сунрун М. Н.* Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны // *Отеч. история*. 1996. № 3; *Харламов С.* Промышленный и сельскохозяйственный ленд-лиз // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dual.deol.ru/manclub/war/lendlpr2.htm>; *Котельников В. Р.* Авиационный ленд-лиз // *Вопр. истории*. 1991. № 9–10; *Харламов С.* Авиаци-

онный ленд-лиз в СССР в 1941–1945 гг. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dual.deol.ru/manclub/war/lendl.htm>; *Харламов С.* Бронетанковый ленд-лиз в СССР в годы Второй мировой войны // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dual.deol.ru/manclub/war/lendl1.htm>; *Харламов С.* Автомобильный ленд-лиз в СССР в годы Второй мировой войны // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://dual.deol.ru/manclub/war/lendl2.htm>; *Бережной С. С.* Флот СССР. Корабли и суда ленд-лиза: Справ. СПб., 1994; *Паперно А. Х.* О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее. // *Отеч. история.* 1997. № 2; *Он же.* Ленд-лиз. Тихий океан; *Сакун П. И.* Ленд-лиз: дела и люди // *США. Экономика, политика, идеология.* 1991. № 5; *Котляров А. Ю.* Особое задание: (История авиатрассы Аляска – Сибирь, 1942–1945 гг.) // Там же. 1992. № 9; *Френкель М. Ю.* Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941–1945 гг. // Там же. 1993. № 5; *Ярославцев В.* Алсиб соединял континенты: Главы из документального повествования // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.krsk.ru/din/arch/98\\_4\\_5/yaroslavzev.htm](http://www.krsk.ru/din/arch/98_4_5/yaroslavzev.htm).

<sup>6</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР. С. 327; *Орлов А. С., Кожанов В. П.* Ленд-лиз: взгляд через полвека. С. 177; *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу.

<sup>7</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Образование антигитлеровской коалиции // *Великая Отечественная война 1941–1945. Кн. 1. Суровые испытания.* М., 1998. С. 434.

<sup>8</sup> См.: *Петров П. С.* Фактическая сторона помощи по ленд-лизу. С. 34–39.

<sup>9</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Образование антигитлеровской коалиции. С. 440; *Басов А. В., Гутенмахер Г. И.* Персидский коридор // *Воен.-ист. журн.* 1991. № 1. С. 38–39; *Орлов А. С., Кожанов В. П.* Ленд-лиз: взгляд через полвека, С. 176–194; *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу.

<sup>10</sup> См.: *Паперно А. Х.* О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее. С. 118, 123.

<sup>11</sup> См.: *Ржешевский О. А.* Война и дипломатия: Документы, комментарии (1941–1942). М., 1997. С. 161.

<sup>12</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР: дискуссия продолжается.

<sup>13</sup> См.: *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу.

<sup>14</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР. С. 330.

<sup>15</sup> См.: Там же. С. 111.

<sup>16</sup> См.: *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу.

<sup>17</sup> См.: *Поздеева Л. В.* Ленд-лиз для СССР. С. 330.

<sup>18</sup> См.: *Соколов Б. В.* Роль ленд-лиза в советских военных усилиях, 1941–1945. С. 161.

<sup>19</sup> См.: *Smith B. F. S.* The war's long shadow. The Second World War and Its Aftermath China, Russia, Britain, America. N. Y., 1986. P. 83.

<sup>20</sup> См.: *Бутенина Н.* 60 лет ленд-лизу.

<sup>21</sup> См.: *Паперно А. Х.* О ленд-лизе. С. 113.

<sup>22</sup> См.: *Харламов С.* Промышленный и сельскохозяйственный ленд-лиз.

<sup>23</sup> См.: *Харламов С.* Авиационный ленд-лиз в СССР в 1941–1945 гг.

<sup>24</sup> См.: *Супрун М. Н.* Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны. С. 46–54.

<sup>25</sup> См.: Там же. С. 53.

<sup>26</sup> См.: Орлов А. С., Кожанов В. П. Ленд-лиз: взгляд через полвека; Бутенина Н. 60 лет ленд-лизу; Поздеева Л. В. Ленд-лиз для СССР; Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997; Харламов С. Промышленный и сельскохозяйственный ленд-лиз.

<sup>27</sup> См.: Харламов С. Промышленный и сельскохозяйственный ленд-лиз; Орлов А. С., Кожанов В. П. Ленд-лиз: взгляд через полвека; Паперно А. Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее.

<sup>28</sup> См.: Соколов Б. В. Роль ленд-лиза в советских военных усилиях, 1941–1945.

<sup>29</sup> См.: Орлов А. С., Кожанов В. П. Ленд-лиз: взгляд через полвека; Бутенина Н. 60 лет ленд-лизу.

<sup>30</sup> См.: Ярославцев В. Алсиб соединял континенты.

<sup>31</sup> См.: Бутенина Н. 60 лет ленд-лизу.

<sup>32</sup> См.: Соколов Б. В. Роль ленд-лиза в советских военных усилиях. С. 166.

<sup>33</sup> См.: Орлов А. С., Кожанов В. П. Ленд-лиз: взгляд через полвека. С. 184.

<sup>34</sup> См.: Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. С. 225–226; Бургенер Р. Д. Как сражались «Каталины» // Эхо планеты. 1995. № 32. С. 34–36.

<sup>35</sup> См.: Котельников В. Р. Британские летчики в небе Великой Отечественной // Вопр. истории. 1995. № 4. С. 147–148.

<sup>36</sup> См.: Паперно А. Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее; Паперно А. Х. Ленд-лиз. Тихий океан.

<sup>37</sup> См.: Котляров А. Ю. Особое задание. С. 28–34; Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз. С. 223–227; Ярославцев В. Алсиб соединял континенты.

<sup>38</sup> См.: Френкель М. Ю. Трансафриканский маршрут поставок вооружений из США в СССР в 1941–1945 гг. С. 42–50.

<sup>39</sup> См.: Паперно А. Х. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее; Он же. Ленд-лиз. Тихий океан.

<sup>40</sup> См.: Паперно А. Х. Ленд-лиз. Тихий океан; Он же. О ленд-лизе и тихоокеанской транспортной эпопее; Ярославцев В. Алсиб соединял континенты; Сахун П. И. Ленд-лиз: дела и люди; Орлов А. С., Кожанов В. П. Ленд-лиз: взгляд через полвека.

А. В. Антошин

## Советская экономика в послевоенный период: взгляд российской эмиграции

Российская эмиграция – феномен, который давно привлекает внимание исследователей. Однако эмиграция интересна не только тем, что сделала попытку создать альтернативную Россию – русское зарубежье, но и тем, что она всегда пристально вглядывалась в процессы, протекавшие в Советской России и СССР, анализиру-